大阪電気軌道大極殿前停留場計画と平城宮跡

前川　歩

Ⅰ　はじめに

大正３年（1914）、上本町と奈良を結ぶ大阪電気軌道（以下、大軌とする）が開通する。これにより、朝集殿院をかすめながら微妙なカーブを描いて、平城宮跡内を線路が横断することになった。平城宮跡内に通された線路沿いを注意深くみると、式部省を通過するあたりに台形状の高まりがあることに気づく。式部省を構成する奈良時代の建物基壇が遺存しているようにみえるが、そうではない。これは、大正８年に平城宮跡内に計画された大阪電気軌道大極殿前停留場の跡、すなわち駅の遺構である。

大軌の創業からの主要な活動を網羅した『大阪電気軌道営業活動報告書』には、第17回報告書（大正７年度下半期活動報告）において、「大極殿前停留場」の初出を確認できる。「重要なる願届及許可認可」の項目の一つとして、「大極殿前停留場設置の件」「大極殿前停留場ホーム新設並に側線渉線設置工事施工認可申請書」が報告された[1]。平城宮跡内には確実に、駅の設置が企図されたのである。

平城宮跡内の停留場については、これまでその存在は口伝で一部に知られていたようであるが、計画の詳細は不明であった。本稿では、大極殿前停留場の計画の詳細および、その工事状況、運用の実態等を明らかにすることを目的とする。加えて、本停留場計画の文化財保存上の意義についても若干の検討を行いたい。

Ⅱ　大極殿前停留場設置計画の内容

まず、大極殿前停留場の計画内容について確認をおこなう。大極殿前停留場の計画内容については、奈良県庁文書『大正七 八年大阪電気軌道会社一件　土木課』に収められている「大極殿前停留場新設の件」[2]に詳しい。本資料を中心にその内容をみてみたい。

１　「大極殿前停留場新設の件」の構成

「大極殿前停留場新設の件」は大きく11の文書から構成される。内容を整理し、便宜上、それら11の文章に標題と通し番号、日付を付すと以下のようになる。

（1）認可書　大正８年11月６日
（2）認可書　大正８年10月30日
（3）回答書　大正８年９月10日
（4）稟伺　大正８年６月11日
（5）復命書　大正８年３月24日
（6）申請書（工事施工認可）　大正８年２月７日
　（6）-1　申請表紙
　（6）-2　工事方法書・工事落成期限書
　（6）-3　予算明細書
　（6）-4　計画図
（7）申請書（設置認可）大正８年２月１日
　（7）-1　申請表紙
　（7）-2　計画図
（8）　起案書　大正８年４月４日
（9）　起案書　大正８年２月17日
(10)　起案書　大正８年８月11日
(11)　照会　大正８年７月22日

（6）、（7）が本計画の出発点となる文章である。すなわち、それぞれ大軌が行政へ提出した申請書であり、（6）が工事施工に関する認可申請書、（7）が停留場設置に関する認可申請書となる。いずれも申請者は「大阪電気軌道株式会社取締役社長　大槻龍治」で、「奈良県知事　木田川奎彦」宛に提出される。（6）には「工事方法書」や「計画図」等計画内容の詳細が記される。

2　認可申請書の内容

（6）申請書（工事施工認可）は４つの書類から構成される。（6）-1　申請表紙には「停留場ホーム新設並側線渉線設置工事施工認可申請書」と標題が記され、申請内容を以下のとおり記述する。

「当会社軌道西大寺奈良駅前間大阪起点より17哩31鎮付近に大極殿前停留場を新設し乗客ホーム及臨時貨物ホーム仮側線並に渉線を設置致度候間御認可被成下度　工事方法書工事費予算書並に図面相添此段申請候也
追而貨物ホーム及側線は大極殿建築工事用材料運送の為約弐カ年間残置の予定にて全工事完成の上は撤去可致候
大正８年２月７日

大阪電気軌道株式会社

取締役社長　大槻龍治

奈良県知事　木田川奎彦殿」

これより大極殿前停留場には乗客ホームと仮側線を伴った臨時貨物ホームの２つのホームが計画されていたことがわかる。また追而書にあるように、貨物ホームは大極殿建築工事用の材料運送のために設置され、約２年間のみ利用し、工事が終了した後は撤去する計画であったようである。

（６）-２　工事方法書・工事落成期限書、（６）-４　計画図からはより詳細な計画内容を読み取ることができる。（６）-２は工事方法と工期について７項目に分けて箇条書きされており、その内容をまとめると以下になる。

・旅客乗降場は土砂により築造

・擁壁は煉瓦石材とコンクリートによる混構造

・基礎は捨栗石およびコンクリートによる

・側線の延長は190尺（57.6m）

・貨物ホームは枕木により組み立てる

・工事の落成期限は申請の許可が降りた日より90日間

また、上家については「追て更に案を具し申請す」と記されており、申請時はホーム上に上家も建設する意図があったことがわかる。

（６）-４　計画図には、平面図（縮尺１/600）と断面図（縮尺１/50）２面が描かれ、その形状がよくわかる（図１）。旅客ホームの平面形は南側、北側とも幅18尺、長さ120尺で片側に30尺の斜路が取り付く。北側旅客ホームの北東には幅14尺、長さ42尺の貨物ホームが取り付き、下り方向の線路から側線が後方に延びる。

断面図からはホームの構造がわかる。旅客ホームでは、線路側に擁壁を構築し、全体は積土により成形する。擁壁の構造は、コンクリート製の基礎の上に下段は厚さ1.6尺、上段は厚さ１尺の間知石を積み、裏込めにコンクリートを用い固め、頂部に煉瓦を並べる。貨物ホームは厚さ4.5寸、長さ７尺の枕木を交差させ８段積んだものを１つのユニットとし、全体を構築する。基礎はなく、仮設的な造りであることがわかる。

北側ホームでは旅客、貨物ホームの北に幅14尺の通路とみられる平場が廻り、さらにその北に15％勾配の法面を設け接地する。南側ホームでも同様に、ホームの南、東西に法面が廻る。

こうしたホームの構造は、同路線の他駅のものとよく似た構造であり、同様の仕様が採用されたとみられるが、ホーム幅には相違があり、旅客ホームに採用された18尺は他駅に比べ広いことが確認できる[3]。大極殿前停留場には多くの客の乗降を期待していたことが

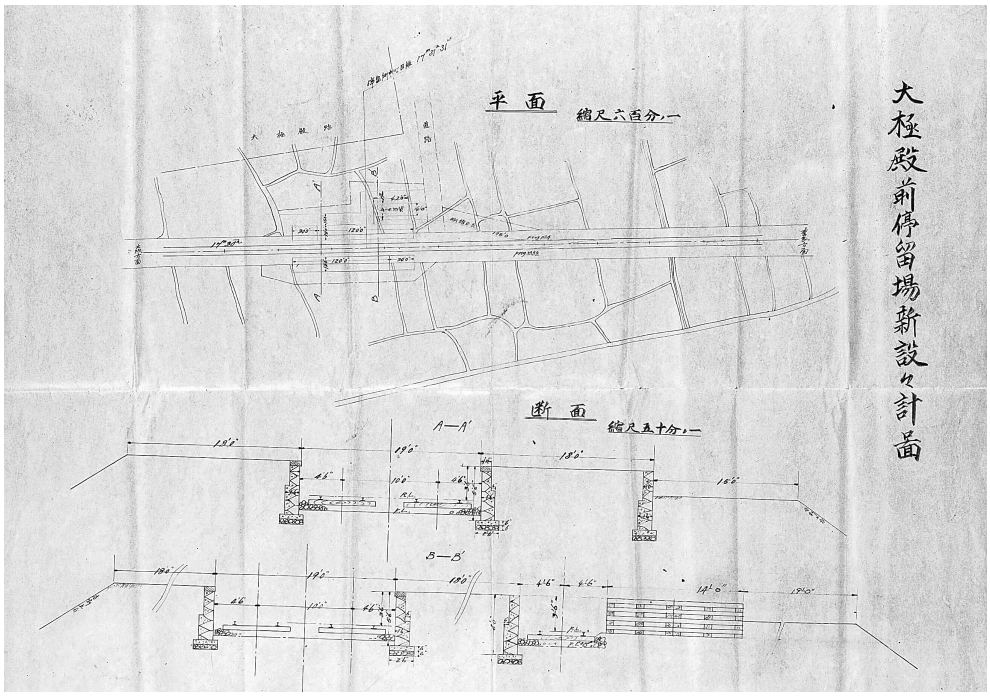

図1　「大極殿前停留場新設之計画」

窺える。貨物ホームは他駅では乗客ホームと同様の構造であり、本駅で採用されたような枕木による仮設的構造は特異であるといえる。

3　許可までの経過

本認可申請に対して、奈良県第一土木工営所主幹技手加藤光登が大正８年３月24日付けで（５）復命書を提出している。加藤は、「一般旅客交通に多大の利便なるは論を待す而して大極殿保存工事の起工に伴い材料等の運搬の為め仮貨物ホームの設置を必要とするものにして又保存工事完成後に於ては大極殿址対一般旅客の運輸交通上設置を要するものと相認め候」と、旅客ホームおよび貨物ホーム設置の必要性を認める。「現在に於ては是れに連絡する完全なる道路なきも大極殿址地保存工事進工と同時に道路の改廃移設等亦行はる」とも述べ、停留場と大極殿跡とを繋ぐ道路の計画があったことが窺える。

この復命書を受け、大正８年６月11日付で内閣総理大臣、内務大臣宛に（４）稟伺が提出される。これに対し、大正８年10月30日付で（２）認可書として奈良県知事宛、内閣総理大臣原敬・内務大臣床次竹次郎の名で「稟伺の通」との通知が提出され、大正８年11月６日付けで大阪電気軌道株式会社取締役社長大槻龍治宛に奈良県知事より（１）認可書が提出され、最終的に認可に至る。これにより大極殿前停留場工事着手の準備が整った。

Ⅲ　停留場設置工事の経過

前節では、大軌が奈良県へ提出した設置認可申請書を基に、その計画内容をみてきた。次にその計画が実際にどのように施工されていったのか、その経過をみてみたい。奈良県庁文書には施工に関わる文書が残されておらず、その経過を把握することはできない。一方、大阪朝日新聞大和版には、表１に示すように、細かに平城宮跡保存工事に関わる記事が掲載され、その中には大極殿前停留場に関する記述も散見される。以下、大阪朝日新聞大和版の記事を中心に工事の経過をみてみたい[4]。

１　大正８年１月から５月

平城宮跡保存工事についての最初の記事は、大正８年１月29日付「平城宮址大極殿址保存事業」に確認できる。ここでは、奈良大極殿址保存会長徳川頼倫が保存計画を発表したとして、「第一案」、「第二案」の内容が記される。本稿では保存工事の詳細は触れないが、従前より指摘されているように[5]、第一案は建物土壇跡のみを購入したもの、第二案は匿名篤志家の寄付を受けて廻廊に囲まれた残地を購入した案である旨が説明される。大極殿前停留場については触れられていないが、「大軌線より南方の大字新村を経て三条道路に達する新設道路敷地は買収未済」とあり、線路南から現在の国道369号線（通称、大宮通り）へ南北に道路が新設される計画があったことがわかる。

同年２月24日付の「大極殿址保存工事の現況」と題した記事では「工事事務所の建築を

表１　『大阪朝日新聞（大和版）』における平城宮跡保存工事に関わる記事一覧

整理番号	日付	掲載紙	記事表題	停留場に関する記述	主な記事内容
1	大正８年１月29日	大阪朝日新聞（大和版）	平城宮址　大極殿址保存事業	×	保存事業の第一案、第二案が示される
2	大正８年２月24日	大阪朝日新聞（大和版）	大極殿址　保存工事の現況	×	本工事着手時期は３月または五月になる
3	大正８年５月25日	大阪朝日新聞（大和版）	平城宮址　保存工事停留所の位置変更	○	土地所有者との交渉が難航し、停留所の位置変更をおこなう
4	大正８年７月16日	大阪朝日新聞（大和版）	平城宮址　保存工事今秋着手	○	保存工事着工時期、遅延しているが今秋着手予定
5	大正８年８月16日	大阪朝日新聞（大和版）	平城宮址　保存工事	○	停留所新設工事は、着手され、来月中には竣工するとのこと
6	大正８年８月24日	大阪朝日新聞（大和版）	平城宮址　九月上旬地鎮祭	×	９月上旬、地鎮祭を執行の上保存工事が着工される予定
7	大正８年８月27日	大阪朝日新聞（大和版）	平城宮址　保存工事工費三萬五千円	×	土工の工事請負25日に契約成立。工費は三萬五千円と示される
8	大正８年９月８日	大阪朝日新聞（大和版）	平城宮址　保存工事地鎮祭　非公式佛式にて	×	９月27日に保存工事地鎮祭、非公式のため少人数で執り行われたとのこと
9	大正８年９月21日	大阪朝日新聞（大和版）	平城宮址工事	○	平城宮址保存の土工未だ着手されず。停留場は引込線敷設が完了
10	大正８年９月24日	大阪朝日新聞（大和版）	平城宮址工事	×	保存工事９月22日に着手。竣工期限は１年と示される
11	大正９年１月23日	大阪朝日新聞（大和版）	大極殿址　保存工事土工の一部は半ば成る	○	土工は順調に進む。停留場は踏込を設けたのみで、未だ材料運搬実施されず
12	大正９年12月17日	大阪朝日新聞（大和版）	平城宮址工事　第一期は竣工	×	第一期竣工。第二期、第三期の計画が示される
13	大正10年２月18日	大阪朝日新聞（大和版）	平城宮址第二期工事	×	第一期工事を終え、第二期工事に着手予定ではあるがどうなるか不明瞭である

『大阪朝日新聞』（大和版）大正８年から大正10年の記事を分析対象として使用した。
記事はすべて奈良県立図書情報館所蔵のマイクロフィルムから閲覧した。

なしつつある」との工事の進捗状況と、「本工事着手は三月又は五月」と着工時期の報告があるが、停留場についての記述はない。

大極殿前停留場について初めて触れられるのは、同年５月25日付の「平城宮址保存工事停留所の位置変更」と題された記事においてである。標題からもわかるように、大極殿前停留場についてやや詳しく報告がなされる。

「今春事務所を建設したるのみにて未だ着工するに至らざるが右は大軌延長線の分岐点を西大寺現停留所となさずして平城宮址前に於ける新設停留所に置かんとするよりその開設を待って新材料の輸送を受けんとするに外ならず。而して該新設停留所の予定地はＫ町大字Ｓ町Ａ氏の所有にしてその買収の交渉方を大軌及び宮址保存工事寄進者側より長井郡書紀に依頼し同郡書紀は数回Ａ氏に交渉する所ありしがＡ氏は自家の宝なりとて譲渡を肯ぜず。最後の交渉に於てＡ氏より強いて譲り受けたければ土地収用法に依らるべしと刎ね付けたるより一時は土地収用法に依って買収せんとのことなりしが工費寄付者側の希望は事業の性質上争うてまで土地の買収をなさんことを好まず成るべく紛争を避けたしというに在りたるより群当局もその意を諒とし該地点より稍東方に於て之を求め変更することとなりたり」

この記事より、先にみた申請書の内容の通り、大極殿前停留場を新設する計画がある点、その停留場で工事資材の受け取りを行う計画である点が確認できる。また、停留場予定地の土地取得において、土地所有者との交渉が難航し、最終的に当初計画予定地から東方へ停留場の位置を変更することになった点がわかる。

前節で確認した認可申請の経過においては大正８年２月に提出された計画図が申請中に変更になったような事象は確認できておらず、この変更がどのようなものであったのか、最終計画はどのようなものであったのかはこの記事内容だけでは判然としない。この点は次項でやや詳しく確認することとする。いずれにしろ、この時点では停留場ができておらず資材の搬入ができないために、いまだ本工事が着手されていないことがわかる。

２　大正８年６月から９月

大正８年７月16日付の記事では、「材料運搬の為め西大寺の東方に大軌電車の一停留所を新設するの案あり夫等調査、準備の為着工期の遅延を来たしいたるが右は今秋の農開期を待つて土工に着手の事に決せり」とあり、大極殿前停留場設置のための調査が実施され、着工は秋まで遅延したと報告される。続く、同年８月16日付の記事には「尚材料運搬の為大軌停留場新設工事は此程来着工中にて来月中には竣工するならんと」とある。これより、７月16日から８月16日の間に停留場工事が着手されており、その工事も９月中には完成予定であるということが読み取れる。さて、こうした工事の経過は、先の認可申請の展開と

考え合わすと、時期的なずれが生じている。最終的に認可が降りたのは同年11月６日であり、許可に先行して工事がおこなわれているのである。その経緯は不明であるが、保存工事の材料搬入にも関わるため、停留場設置を急いでいたことが窺える。

これ以降、９月末まで頻繁に記事が掲載される。同年８月24日の記事では、「平城宮址九月上旬地鎮祭」と題し、８月25日には寄付者福田会代表と工事請負業者の澤井義徳が契約を締結し、９月初旬には地鎮祭が行われ着工の予定であることが報告される。続く８月27日付の記事には、予定通り25日に契約が成立したことが記される。工費は３万５千円余りであったらしい。９月８日付の記事には「平城宮址　保存工事地鎮祭　非公式佛式にて」と題し、９月７日に地鎮祭が行われたことが記される。

停留場工事については９月21日付の記事で報告される。そこでは、「既記平城宮址保存の土工は未だ着手されず目下材料の準備中なるやにて右運搬の為大軌の引込線は既に敷設を終り居れりと」とあり、この時点で運搬のための引込線の敷設工事は既に終わっていることがわかる。続く９月24日付の記事では「生駒郡平城宮址保存工事は二十二日県より加藤土木課第一工営業所主幹同地に出張し工事請負者澤井義徳に引継を了し同日より土工に着手されたるが竣工期限は一箇年なり」とあり、９月22日に着工し、１年の工期を予定していたことがわかる。

３　大正８年10月から大正10年12月

着工が報告された９月24日付の記事の後、平城宮跡保存工事に関する記事は少なくなる。次に掲載されたのは、約半年後の大正９年１月23日付の「大極殿址　保存工事　土工の一部は半ば成る」と題された記事である。ここでは、歩廊の外側に計画された濠については掘削が完了し、シガラミの施工中であること、また今後石垣と道路工事の施工を行い、３月中には完了予定であることが報告される。

一方、停留場については、「同工事用の材料を運搬すべき大軌電鉄の施設は踏込みを設けたるのみにて未だ材料運搬の實施を見るに至らざれば当局より会社側に対しその完成促進を申込む筈なりと」と記される。この記述より、大極殿前停留場は未だ完成しておらず、資材の搬入用に使われていないことがわかる。先の認可申請書では工期を認可後90日間としているが、認可後80日近く経過した工期期日間際の段階においても、完成促進を申し込む必要があるほどの遅延した工事進捗状況であったことが窺われる。

次の記事は１年ほど経った大正９年12月17日付の記事である。この記事では、第１期工事が竣工したことが報告されるが、大極殿前停留場については記述されない。しかし、「次で第三期として五十坪の参拝者休憩所を地域内に建設する計画にして大軌西大寺停留所よりの電気軌道は其南方に通過せるを以て南面門前に六間幅の道路二十一間を改修した

り」とあり、大極殿前停留場について直接は記述されないが、南面門の前から線路に向かって道路を設ける計画であると記されることから、この時点でも当初の計画通りに停留場の設置が前提として計画が進められていることが推測される。

以上、平城宮跡保存工事の経過を大阪朝日新聞大和版の記事内容からみてきたが、大極殿前停留場の設置についての記述をまとめると以下のようになる。

大正８年５月25日時点では工事は未着手、停留場位置が当初計画位置から変更になった旨が報告される。７月16日時点でも工事は未着手だが、８月16日時点で工事着手が報告される。９月21日時点で引込線は敷設完了と報告されるが、大正９年１月23日時点においても踏込みのみの完了で、いまだ材料運搬ができていないと報告される。新聞記事の分析は大正10年末まで実施したが、大正９年１月23日以降、大極殿前停留場に関する記事は確認できなかった。よって、その完成の程度、運用状況を知ることはできない。この点について次節にて検討してみたい。

Ⅳ　完成・運用の実際

１　『社史』、旧土地台帳からの分析

根本的なことであるが、まずは、大極殿前停留場が実際に完成され、運用されたか否かについて確認する必要があるだろう。この点は大軌が発表している公式の記録をみれば、比較的簡単に確認ができる。『大阪電気軌道営業活動報告書』では先述したように、第17回報告書（大正７年度下半期活動報告）において、申請中の事項として大極殿前停留場の初出を確認でき、その後は第18回報告書（大正８年度上半期活動報告）[6]で同様の記述を、第19回報告書（大正８年度下半期活動報告）[7]では「許可認可を得たる事項」として停留場の記述を確認できる。しかし、それ以降はいずれの事項においても記述は確認できなくなる。また、昭和15年（1940）に刊行された大阪電気軌道の公式な社史である『大阪電気軌道株式会社30年史』[8]では、奈良線の敷設時の状況に加え、開線後の新規停留場の設置や改造状況についても詳しく記述されるが、大極殿前停留場に関する記述は、運用についてはもちろん、その認可申請や設置工事についても確認することはできない。これより、大極殿前停留場は少なくとも客用停留場としては運用に至らなかったと考えて間違いないだろう。

では、大極殿前停留場はどの程度までの完成をみたのか、この点を次に検討してみたい。先の大阪朝日新聞大和版からは、大正９年（1920）１月23日段階で引込線の敷設と踏込みが完了していたことがわかる。「踏込み」は引込線に車両を導くための踏込切り替えを示しているとみられ、この時点では少なくとも貨物用車両を本線から引き込むための線路の敷設までは完成していたと考えて良いだろう。その後、第１期工事が完了する大正９年12

月までの間に、停留場工事はどのような進捗をみたのだろうか。停留場予定地周辺の旧土地台帳および付属地図[9]（カラー図版PL.７上）をみると、本線開通後に本線軌道部の南側と北側の一部が分筆され、大軌が土地を取得していることがわかる。南側で５筆、北側で３筆取得しており、それぞれ取得日は大正９年11月29日、同年12月28日、大正10年１月10日のいずれかである。つまり第１次保存工事の完了時期に合わせて土地の取得がおこなわれており、この時期に注目するならば、既に該当箇所の工事を完了させ、完了に合わせて取得したとみるのが自然であろう。よって、この時点で南側のプラットホーム、北側の引き込み部は完成していた可能性が高いと考えられる。また、取得時の地目はすべて「田」であったが、すべての土地の地目を大正10年１月15日に「軌道用地」に変更しており、この時点では停留場の計画はまだ頓挫していなかったこともわかる。

２　航空写真、地形図からの分析

次に残された写真資料や図面資料等から検討してみたい。大正、昭和戦前期における該当箇所を写した写真や図面、地図などの資料は確認できていないが、比較的古い資料としては、戦後すぐの昭和23年にアメリカ軍が撮影した航空写真[10]、昭和37年に奈良文化財研究所が平城宮跡を中心に実施した航空写真（図２）およびそれを基に昭和38年に作成した１/1000の地形図[11]（図３）がある。これらの資料をみると、線路南側台形状の高まりと北側に三角状の高まりが確認でき、停留場のプラットホームおよび引込線の計画形状に酷似する。試しに地形図と申請書内の（６）-４　計画図を重ね合わせてみよう（カラー図版PL.７下）。南側の台形状の高まりがプラットホームの法面下端位置に、北側の三角状の高まりは、引込線を囲う北の土手位置にほぼ合致することがわかる。また、北側のプラットホームには高まりは無いものの、計画図における乗客プラットホームの法面下端位置に畦畔が通っており、計画の輪郭をトレースしているようにもみえる。これより、認可申請の計画図にのっとり施工がおこなわれた事がまずわかる。更に、旧土地台帳と付属図の分析から得た見解と同様に、停留場の工事は南側のプラットホームの造成と北側の引込線の敷設までは完了していたが、北側プラットホームの造成は実施されていなかったとみられる。大極殿前停留場の工事は途中で終了したまま放置されたと考えるのが妥当であろう。

３　停留場取り止めの意図

では、停留場設置の計画はいつ、そしてなぜ頓挫することになったのか。大極殿前停留場設置と並行しておこなわれた奈良大極殿址保存会による平城宮跡保存工事であるが、先にみたようにこの保存工事は第３次工事まで予定され、最終的には来訪者用の休憩所の建設も視野に入れられていた。しかし、大正９年５月に黒板勝美をはじめとする内務省史跡

図 2　大極殿前停留場計画地周辺の航空写真（撮影時期：昭和37年）

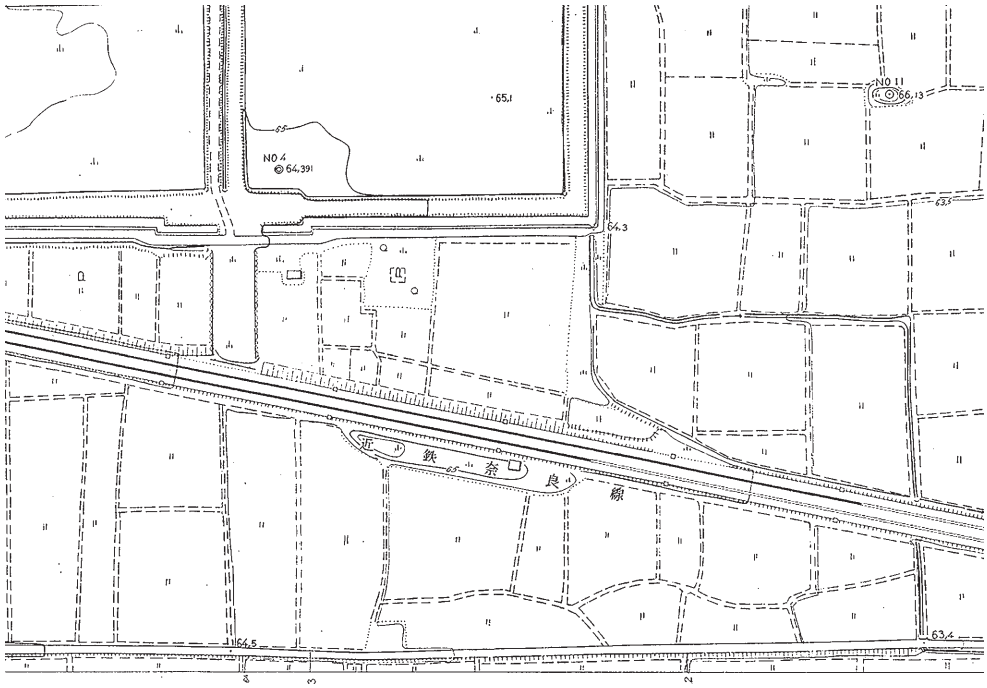

図 3　大極殿前停留場計画地周辺の地形図（S＝1/2,000、作成時期：昭和38年）

名勝天然紀念物調査委員が視察をおこない、工事により遺跡が破壊される可能性を危惧し、注意が言い渡される[12]。これを受け、工事中止も検討されるが、第１次工事は継続が決定され完了を迎える。しかし、その後予定していた第２次以降は取り止めとなり、大正11年に史跡指定を受けた後に国が主体となった保存工事に移行した。新たな保存整備が国により計画されるが、そこで作成された計画図には大極殿前停留場は全く描かれていない。推測の域を出ないが、こうした遺跡の保存整備に対する考え方の変化の中で、大極殿前停留場の設置にも異議が唱えられた可能性は極めて高いと考える。史跡指定地の正面で、しかも10mも離れない間近な場所に、上屋も想定された駅舎が聳え建つことに、保存の問題以上に景観的な危機を察知したのではないか。そうして大極殿前停留場は工事半ばであるにも関わらず、取り止めとなり、その後放置され、そしてその存在も忘れ去られるようになったのではないだろうか。

Ⅴ　おわりに

以上、平城宮跡の最初期の保存整備工事において、大極殿前停留場の設置が計画され、実施に向けて進められるも、最終的に計画が頓挫する経過をみてきた。東区朝堂院・朝集殿院のまさに目の前に駅が計画されたわけであるが、この計画に対して、現在の成熟した文化財保存活用の見地から、景観や保存上の問題点を指摘することは容易いだろう。しかし当時、平城宮跡という遺跡の保存や顕彰を第一に考えてきた奈良大極殿址保存会が、その保存を推し進めるのと同様に、この場所にいかに人々を集めるか、アクセスの簡便さについても当然のように検討を進めていたことには、若干驚きを感じる。文化財保存の黎明期においても、極めて自然に「保存」と「活用」の両輪が考えられていたのである。

さて、いうまでもなく、土地の歴史は時間的にある一時に集約されるものではない。にも関わらず、史跡という文化財はその制度上、歴史的価値をある一時に集中させ、本質的価値を定め、価値付けを行わざるを得ない。仕方のないことであるが、ある場所に対して、一面的な見かたを促す側面は否めない。特別史跡である平城宮跡も同様の課題をもつ。大正３年に通された線路は奈良時代の景観に似合わしくないとの判断で移設の対象となる。大極殿前停留場の遺構への扱いも同様であろう。しかし、平城宮跡は本稿でもみてきたように、奈良大極殿址保存会を初めてとした、不動産文化財保存の模索とその実践がおこなわれた場所であり、我が国における文化財保存概念の確立に直結する重要な動きが展開したフィールドであった。そして、それら文化財保存の黎明期ならではの思考が結実した計画の痕跡が、今もかろうじてこの場所に残っている[13]。この景観もその持続を検討していくべきではないだろうか。

註

1　大阪電気軌道　1919『大阪電気軌道営業報告書　第17回報告書』　鉄道史資料保存会

2　奈良県　1920『大正七 八年　大阪電気軌道会社一件　土木課』　奈良県庁文書

3　大阪電気軌道奈良線内の他駅のプラットホーム等の図面は以下に多く収録される。
　奈良県　1914『大阪軌道株式会社ニ関スル件』　奈良県庁文書

4　本稿では、『大阪朝日新聞』（大和版）大正８年から大正10年の記事を分析対象として使用した。記事はすべて奈良県立図書情報館所蔵のマイクロフィルムから閲覧した。
　なお、本節における記事の出典は特記なき限り、すべて上記の新聞記事とする。また、記事中の個人が特定される情報はすべて伏字とした。

5　奈良大極殿阯保存会が実施した保存工事の経緯は、奈良大極殿阯保存会編　1923『奈良大極殿阯保存会事業経過概要』に詳しい。

6　大阪電気軌道　1919『大阪電気軌道営業報告書　第18回報告書』　鉄道史資料保存会

7　大阪電気軌道　1920『大阪電気軌道営業報告書　第19回報告書』　鉄道史資料保存会

8　大阪電気軌道　1940『大阪電気軌道株式会社30年史』

9　本稿では、奈良地方法務局所蔵「奈良市佐紀町」旧土地台帳および付属地図を使用した。

10　分析には国土地理院所蔵「米軍撮影空中写真」（コース番号：M85-1、写真番号：144、撮影年月日：1948年９月１日）を使用した。

11　航空写真の撮影、地形図の作成はいずれも奈良文化財研究所からの委託により、アジア航測株式会社が実施した。

12　前掲註５

13　北側の引込部分の遺構は、平城第235次調査において、残存していた積土を掘削したため、現在はほぼ遺存していない。南側のプラットホームの遺構は現在も遺存している。

挿図出典

図１：奈良県　1920『大正七 八年　大阪電気軌道会社一件　土木課』　奈良県庁文書

図２、３：奈良文化財研究所所蔵

カラー図版PL.７上：奈良地方法務局所蔵「奈良市佐紀町」旧土地台帳付属地図

カラー図版PL.７下：図１、図３をもとに筆者作成